

İran'ın Dünyaya Açılan Kapısı Olarak Orta Asya: 1991 Sonrası Gelişen Bölgesel İşbirliği

Orta Asya ülkeleri, İran'a uygulanan yaptırımları ekonomik anlamda yumuşatabilecek ve doğuda büyüyen ekonomi Çin ve İran arasında kara üzerinden ulaşımı mümkün hale getirecek koridorlar sunmuştur. Ayrıca bölgede artarak gündeme gelen güvenlik konularında da ortak hareket etmenin önemi vurgulanmaktadır.

Özge Nur ÖĞÜTCÜ



İran ile Orta Asya ülkeleri arasındaki ilişkiler tarihsel bir geçmişe dayanmaktadır. Bölge ile kültürel bağları olan İran, uzun bir süre Sovyetler yönetimi altındaki bölge ülkeleriyle etkileşimde bulanamamıştır. Fakat 1991’de Sovyetler Birliği’nin dağılmasının İran’ı da kapsayan Avrasya coğrafyasında hem ekonomik hem de siyasi sonuçları olmuştur. Bu sonuçlar İran için hem güvenlik riskleri oluşturmuş hem de yeni fırsatlar doğurmuştur. İran-İrak Savaşı, Körfez Savaşları ve 2003’te Amerika’nın Irak’a müdahale etmesi ile Ortadoğu bölgesinde istikrar ortamı kalmamış; İran’a uygulanan yaptırımlar sonrasında da İran’ın hareket alanı kısıtlanmıştır. İran’ın doğu komşularıyla ilişkileri de kısıtlı kalmıştır. 1991 yılına kadar Sovyetler Birliği döneminde, özellikle Güney Kafkasya ve Orta Asya’da aktif bir rol almaktan çekinen İran, 1991 sonrasında bağımsızlığını kazanmış ülkelerle birçok alanda iş birliğini geliştirmek üzere hem ikili ilişkilerde hem de bölgesel düzeyde adımlar atmıştır.

1985’de İran, Pakistan ve Türkiye’nin girişimleriyle kurulup Sovyetlerin dağılmasının ardından genişleyen Ekonomik İşbirliği Teşkilatı (EİT) ve Çin’in güvenlik hassasiyetleri nedeniyle kurulan Şangay İşbirliği Örgütü (ŞİÖ) güvenlikten ticarete birçok çalışma alanını kapsayarak bölgesel entegrasyonu sağlamayı amaçlamıştır. 1990’ların belirsiz ortamının ardından İran, 2000’li yıllarda ikili ve kurumsal ilişkilerini daha pragmatik politikalar üzerinden geliştirmeye başlamıştır. Bu politikalar ağırlıklı olarak enerji ve ulaşım koridorları konuları üzerinden gelişmektedir. Mesela, Türkmenistan ile İran arasında enerji alanında enerji takası (İng. *swap*) gibi anlaşmalar bulunmaktadır.

İran ile Orta Asya ülkeleri arasındaki ilişkiler yoğunlukla ortak paydada birleşen güvenlik endişeleri, ticari ilişkiler ve kalkınma projeleri çerçevesinde gelişmektedir. Bu güvenlik endişeleri Afganistan’daki istikrarsızlığın bölgeye yayılması endişesi, uyuşturucu kaçakçılığıyla mücadele, şiddet yanlısı radikal hareketlerle mücadele, sınır güvenliği, geniş anlamda bölgesel güvenlik ve istikrar olarak sıralanabilir. Bu alanların ötesinde bölgesel düzeyde faaliyet gösteren kurumlar ve son dönemlerde yoğun bir şekilde gündeme gelen

bölgesel entegrasyon girişimleri İran ile Orta Asya ülkeleri arasındaki etkileşimin artmasına neden olmuştur. Örneğin Ekonomik İşbirliği Teşkilatı (EİT), Şangay İşbirliği Örgütü (ŞİÖ) vb. kuruluşlarda aktif rol almak isteyen İran için Çin liderliğinde yürütülen Ekonomik Kuşak girişimi, bölgesel bağlantısallık (İng. *connectivity*) projelerini kapsamaması nedeniyle önem kazanmıştır.

EİT genel hatlarıyla ulaşım ve enerji altyapı projelerine, kültürel etkileşim ve bölgesel işbirliğine odaklanmaktadır. Sekreteryası Tahran'da bulunan kurumun, İran'a uygulanan yaptırımlar sonrasında işlevinin zarar gördüğünü söylemek mümkündür. EİT bölgesi Kazakistan, İran ve Azerbaycan gibi enerji kaynakları bakımından zengin ve ulaşım hatları bakımından stratejik ülkeleri kapsamaktadır. Enerji ihtiyacı artan Çin için İran seçeneklerden birisi olabilir. İşlevini yaptırımlara rağmen hâlâ sürdürmesi ve faaliyetlerine devam etmesi açıkça göstermektedir ki, EİT, ileride bir çatı kuruluş olarak bölge ülkelerini kalkınma projeleri bağlamında bir araya getirme potansiyeli taşımaktadır.

İran için önemli olan bir diğer proje olan Kuzey-Güney Ulaşım Koridoru (İng. *North-South Transportation Corridor*) 2000 yılında İran, Rusya ve Hindistan öncülüğünde kurulmuştur. Bu koridor Orta Asya ülkelerini de kapsamaktadır ve bu nedenle Orta Asya ülkelerinin sadece doğu-batı değil, güney-kuzey hattında da İran için önemini arttırmaktadır. Projenin amacı İran ile Rusya arasında Basra Körfezi'nden kuzeye uzanan ulaşım koridorları inşa etmek ve işletmektir. EİT örneğinde de karşılaştığımız gibi, İran'a uygulanan yaptırımlar sonrasında bu proje de ivme kaybetmiştir. Fakat nükleer anlaşma sonrası dönemde, özellikle Hindistan'ın destekleriyle, İran sınırları içinde Chabahar Limanı inşa edilmiş ve bu limana giden yolların Afganistan, Orta Asya ülkeleri ve Rusya'ya kadar uzanması planlanmıştır. Çin'in Pakistan'da inşa ettiği Gwadar Limanı ile arasında sadece 50 km mesafe bulunan Chabahar Limanı'nın, bölgede çatışmacı bir yarışma ortamını tetikleyeceği düşünülmüşse de, henüz bu yönde bir gelişme yoktur. Tam tersine Avrupa ile Asya arasındaki ticari hacmin ve Asya'daki yatırımların artmasıyla her iki limanın birbirini tamamlayıcı nitelikte olma potansiyeli taşıdığı düşünülebilir.

İran doğu ile ilişkilerini güçlendirmek amacıyla Orta Asya ülkelerinin de üye olduğu kuruluşlara yönelik ilgisini açıkça ifade etmektedir. İran'ın 2005'ten

beri ilgi duyduğu ve ilk kez 2008'de resmî üyelik başvurusu yaptığı ŞİÖ, Çin'in bölgesel istikrar endişesiyle kurulmuş; fakat sonrasında ekonomik konuları da içeren bir kurum olarak evrilmiştir. ŞİÖ'nün başlıca kuruluş amaçları Sovyetler Birliği'nin dağılmasının ardından bağımsızlığını ilan eden Orta Asya ülkeleri ile Rusya arasındaki güvenlik konularını kurumsal bir yapı içinde çözüme ve güvenlikle ilişkilendirilen konularda işbirliğini teşvik etme olarak sıralanabilir. ŞİÖ bünyesinde faaliyet gösteren ŞİÖ Bölgesel Terörle Mücadele Yapısı'nın (İng. *Regional Anti-Terrorism Structure*) Özbekistan'da kurulması, İran'a komşu olan Orta Asya bölgesinin bu konuda da merkez konumuna gelmesini teşvik edecektir.

İran'ın ilgi alanları ve çıkarları ŞİÖ ile örtüşse de, ŞİÖ'nün şartları gereği Birleşmiş Milletler tarafından yaptırım uygulanan ülkeler üyelik başvurusunda bulunamamaktadır, dolayısıyla İran için üyelik imkânı nükleer anlaşma sonrasında döneme kadar gündeme gelse de, askıya alınmıştır. 2015 yılında imzalanan nükleer anlaşma sonrası dönemde ŞİÖ üyeliği tekrar gündeme gelmiştir. 2017'e gelindiğinde İran ile henüz bir ilerleme kaydedilmemişken ŞİÖ'ye İran ile aynı dönemde başvuru yapan Pakistan ve Hindistan üye olarak kabul edilmiştir. Bu durum Çin'in ekonomik ilişkileri üzerinden açıklanabilir. Pakistan ve Hindistan, tartışmalı bölge olan Güney Çin Denizi'ni kara yolları üzerinden aşarak açık denizlere erişim sağlamaktadır. Bu noktada Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru örnek gösterilebilir. Ayrıca bazı kaynaklar Orta Asya ülkelerinden bazılarının İran'ın ŞİÖ örgütüne üye olmasından çekindiklerini, çünkü İran'ın siyasi meseleleri ŞİÖ gündemine taşıma ihtimalinin olduğunu iddia etmiştir.

İran'ın ŞİÖ üyeliğine olan ilgisi azalmayacak, tam tersine artacaktır. Çünkü ŞİÖ'ne Orta Asya ülkelerinin de üye olması, Çin-Rusya bloğunun tek kutuplu dünya sistemine alternatif olarak çok kutuplu sistem kurulmasına yönelik önerileri ve üye olmamasına rağmen ŞİÖ Enerji Kulübü'nün 2017 dönem başkanlığını Türkiye'nin yapması, örgüte bölgesel bir bütünlük kazandırmaktadır. Öte yandan yükselen doğu ülkeleri İran için gelişmekte olan piyasalara erişim imkânı vererek yeni fırsatlar sunmaktadır, İran'ın Çin'e veya Rusya'ya ulaşabileceği karayolu koridorları ya Hazar Denizi'nden ya da Orta Asya ülkelerinden geçmektedir.

Bölgesel bağlantısallık projeleri 1991-1992 yıllarında başlamış ve her geçen gün önem kazanmıştır. 1993'te Avrupa Birliği, Karadeniz ve Güney Kafkasya ülkeleri, Türkiye, İran gibi bölgesel aktörlerin de katılımıyla Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru (TRACECA) girişimini başlatmış ve bu kapsamda altyapı projelerine destek sağlamıştır. Fakat gerek yetersiz fonlar gerekse bölgedeki gelişmeler nedeniyle TRACECA sekteye uğramıştır. 2013 yılında ise Çin Devlet Başkanı Xi Jinping, Kazakistan ziyareti sırasında "Ekonomik Kuşak" girişimini ilan etmiş ve bu girişim çerçevesinde yaklaşık 1 trilyon dolar bütçe ayıracağını ifade etmiştir. Dolayısıyla Orta Asya ülkeleri için eskiyen altyapılarını yenilemek, farklı pazarlara açılmak, yabancı yatırımcıları çekmek ve bölgesel bütünleşmeyi sağlamak gibi fırsatlar doğmuştur. Ekonomik Kuşak her ne kadar beraberinde kredi borçlanmaları gibi riskler getirirse de Çin'in AB'ye uzanan karayolu ulaşım koridorlarını çeşitlendirme çabaları, Orta Asya ülkelerinin jeo-politik önemlerini arttırmıştır. Türkiye gibi İran da bu şartlar altında geniş bir alana erişim imkânı sağlamaları nedeniyle merkezî konuma yerleşmişlerdir. Bu çatı girişim için tamamlayıcı öneme sahip projeler hayata geçmeye başlamıştır. Güney koridorlarında ülkeler arası bağlantıyı sağlayan İran-Türkmenistan-Kazakistan demiryolu hattı 2014'te açılmıştır. 2007'de imzalanan anlaşmayla çalışmalarına başlanılan demiryolunun yaklaşık 3-5 milyon ton yük taşıması beklenmektedir. Bu hattın Orta Asya üzerinden İran-Çin arasındaki ticaret hacmine de yansımaları olması ihtimaller arasındadır.

Son dönemlerde her ne kadar kazançlı bir işbirliği ortamı doğmuş olsa da, İran ile Orta Asya ülkeleri arasındaki ilişkilerde aşılması gereken sorunlar ve riskler de mevcuttur. 1991'de Sovyetlerin dağılmasının ardından Hazar Havzası'nda sorunlar baş göstermeye başlamıştır. Hazar Denizi ilk defa Çarlık Rusyası ile İran arasında 1828 yılında imzalanan Türkmençay Antlaşması, daha sonra ise İran ile Sovyetler Birliği arasında imzalanan yasal anlaşmalarla pay edilmiştir. 1991 sonrasında Azerbaycan, Kazakistan ve Türkmenistan'ın da bağımsızlıklarını ilan edip yeni kıyıdaş devletler statüsünü kazanmasının ardından Hazar'ın deniz veya göl olduğu noktasında yasal statü tartışmaları başlamış ve 1991 öncesi yapılan anlaşmalar mevcut durumu düzenlemede yetersiz kalmışlardır. Sadece Hazar Havzası'nda hayati önem taşıyan çevre kirliliği,

bio-çeşitliliğin korunması ve kıyıdaş ülkeler arasında güvenlik ikilemi yarattığını söyleyebileceğimiz silahlanma gibi konular, özel anlaşmalarla düzenlenmiştir. Silahlanma ve yasal statü sorunundan kaynaklı olarak bölgesel bağlantısallık projelerinin sekteye uğraması, bölgesel güvenliği ve istikrarı uzun vadede olumsuz yönde etkileyebilecek boyuttadır.

Risklerden birisi ise Afganistan'daki mevcut durumdur. Afganistan'daki istikrarsızlık ve güvenlik sorunları bölgesel boyutta endişeler doğurmuştur. Afganistan'da faaliyet gösteren Taliban ve diğer şiddet yanlısı radikal hareketlerin bölgeye yayılması endişesi hem Orta Asya ülkelerini hem de İran'ı Afganistan konusunda da aynı paydada birleştirmektedir. Ek olarak İran, 1979 Afganistan işgali sonrasında çok ciddi sayıda Afganistan vatandaşını göçmen olarak kabul etmiştir. Bu endişelerden yola çıkarak Afganistan'a destek sağlamayı da gündemlerine alan Asya'nın Kalbi, Asya'da İşbirliği ve Güven Arttırıcı Önlemler Konferansı (AİGK) (İng. *Conference on Interaction and Confidence Building Measures in Asia, CICA*) gibi bölgesel kurumlar kurulmuştur. Orta Asya ülkelerinden Türkmenistan, Tacikistan ve Özbekistan'ın İran gibi Afganistan ile ortak sınırları vardır. Dolayısıyla Afganistan'da çözüme ulaşılması yönünde atılacak adımlarla işbirliğinin artması beklenebilir.

Orta Asya ülkeleri, İran'a uygulanan yaptırımları ekonomik anlamda yumuşatabilecek ve doğuda büyüyen ekonomi Çin ve İran arasında kara üzerinden ulaşımı mümkün hale getirecek koridorlar sunmuştur. Ayrıca bölgede artarak gündeme gelen güvenlik konularında da ortak hareket etmenin önemi vurgulanmaktadır. Çin'in girişimleriyle canlandırılması planlanan Yeni İpek Yolu, İran ve Orta Asya ülkeleri için hem ayrı ayrı hem de birbirlerini tamamlayıcı nitelikte yeni imkânlar sunmaktadır. Öte yandan yukarıda bahsedilen sorunlar bölgesel entegrasyonun önünde engeldir ve sorunların çözümü için ortak hareket etmek gerekmektedir. İran ve Orta Asya ülkeleri işbirliğinden kazanç elde edeceklerdir. Açık denizlere çıkışı olmayan Orta Asya ülkeleri için İran, doğu yönünde bağlantılarını ve ilişkilerini geliştirmek isteyen İran için Orta Asya ülkeleri önem teşkil etmektedir. Pragmatik temeller üzerine kurulacak bir kazan-kazan anlayışı ve kaynakların ve ulaşım koridorlarının çeşitlendirilmesi politikaları bölgedeki her aktör için olumlu sonuçlar doğuracaktır. ○

Analist, Avrasya İncelemeleri Merkezi